Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/1250

Der Bundesminister für Verkehr

L 1 - 124 - 1 - 1121 B/66

Bonn, den 19. Dezember 1966

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Verbesserung der Fluggast-Versicherung**

Bezug: **Kleine Anfrage der Fraktion der SPD**
— Drucksache V/1193 —

1. Was hat die Bundesregierung unternommen, um entsprechend der Entschließung des Deutschen Bundestages vom 29. April 1964 die Haftungssummen und die Unfallversicherungssummen in der zivilen Luftfahrt angemessen zu erhöhen?
2. Wird die Bundesregierung dem Bundestag eine innerstaatliche Erhöhung der Fluggastversicherung vorschlagen, falls in absehbarer Zeit eine Einigung in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) über die Haftungshöchstgrenzen nicht zustande kommt?

Die Anfrage wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Justiz wie folgt beantwortet:

Die Vertreter der Bundesregierung haben sich während der Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Juli 1965 in Montreal mit Erfolg dafür eingesetzt, daß die Erhöhung der Haftungshöchstbeträge des Warschauer Abkommens im Rechtsausschuß der ICAO, der die internationalen Übereinkommen auf dem Gebiet des Luftrechts vorbereitet, bevorzugt behandelt wird.

Nachdem die Regierung der Vereinigten Staaten das Warschauer Abkommen wegen der unzureichenden Haftungshöchstbeträge mit Wirkung vom 15. Mai 1966 gekündigt hatte, haben die Vertreter der Bundesregierung auf der Sonderkonferenz der ICAO im Februar 1966 die Anträge der Vereinigten Staaten auf eine drastische Erhöhung der Haftungshöchstbeträge unterstützt und, als diese Anträge keine Mehrheit fanden, gemeinsam mit den Vertretern Schwedens, Neuseelands und Jamaikas den Antrag gestellt, die Haftung des Luftfrachtführers auf 75 000 $ = 300 000 DM einschließlich der Rechtsverfolgungskosten oder 58 000 $ = 232 000 DM ohne diese Kosten zu erhöhen. Die Konferenz scheiterte, nachdem auch dieser Antrag sowie andere ähnliche Anträge keine überzeugende Mehrheit fanden.

Druck: Buchdruckerei Peter Meier, 5201 Buisdorf/Siegburg
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Die Rücknahme der Kündigung des Warschauer Abkommens durch die Vereinigten Staaten konnte erst im Mai 1966 durch eine freiwillige Interimslösung der nach den Vereinigten Staaten fliegenden Luftverkehrsgesellschaften erreicht werden. Nach dieser Interimslösung haften die Luftfrachtführer, die sich ihr angeschlossen haben, unter ihnen die Deutsche Lufthansa, mit Wirkung vom 16. Mai 1966 bei Beförderungen von und nach den Vereinigten Staaten bis zu 300 000 DM einschließlich der Rechtsverfolgungskosten oder bis zu 232 000 DM ohne diese Kosten.

Für die Bundesregierung stellte sich nach Wirksamwerden der Interimslösung für den Amerika-Verkehr die Frage, ob sie eine sofortigen Änderung der Haftungsvorschriften des Luftverkehrsgesetzes vorschlagen oder eine freiwillige Interimslösung für den innerdeutschen Verkehr anstreben sollte. Gegen eine sofortige Änderung des Luftverkehrsgesetzes sprach insbesondere, daß die internationalen Verhandlungen noch nicht abgeschlossen sind und ein Auseinanderfallen des Haftungsrechts für internationale Beförderung einerseits und nationale Beförderung andererseits angesichts der internationalen Verzahnung des Luftverkehrs unbedingt vermieden werden sollte. Es kam hinzu, daß für den Berlin-Verkehr eine Erhöhung der Haftungsbegrenzung durch Änderung des Luftverkehrsgesetzes nicht hätte erreicht werden können. Die Bundesregierung hat deshalb gleich nach Wirksamwerden der Vereinbarungen für den Amerika-Verkehr die in Deutschland beheimateten Luftverkehrsgesellschaften aufgefordert, freiwillig die Interimslösung für den Amerika-Verkehr mit geringfügigen, auf dem deutschen Haftungsrecht beruhenden Änderungen für den innerstaatlichen Luftverkehr zu übernehmen. Auf Grund von Besprechungen, die im Juli 1966 im Bundesministerium der Justiz stattgefunden haben, hat sich die Deutsche Lufthansa bereiterklärt, mit Wirkung vom 3. Januar 1967 bis zu einem Betrag von 232 000 DM anstatt bisher 67 500 DM zu haften und auf die Führung des Entlastungsbeweises gemäß § 45 des Luftverkehrsgesetzes — wie bei der gewerblichen Personenbeförderung durch Kraftfahrzeuge — weitgehend zu verzichten. Die zusätzliche Beförderungsbedingung hat der Bundesminister für Verkehr am 6. Oktober 1966 genehmigt.

Der Interimslösung für den innerstaatlichen Luftverkehr haben sich auch die größeren Gesellschaften des Bedarfsluftverkehrs mit Wirkung vom 3. Januar 1967 angeschlossen, eine Gesellschaft jedoch vorläufig noch mit einem Vorbehalt in bezug auf die Beschränkung bei der Führung des Entlastungsbeweises. Mit den Gesellschaften, die der Genehmigung durch die Behörden der Länder unterliegen, ist in der Zwischenzeit ebenfalls verhandelt worden. Es kann damit gerechnet werden, daß diese Gesellschaften im Laufe des Jahres 1967 die Haftungsbedingungen der innerdeutschen Interimslösung annehmen werden. Wegen der Verbesserung der Haftung im Berlin-Verkehr wird

gegenwärtig mit den drei Gesellschaften und den Botschaften ihrer Heimatländer mit dem Ziel verhandelt, daß sich diese Gesellschaften der innerdeutschen Interimslösung anschließen.

Nachdem die Deutsche Lufthansa und die wichtigsten Gesellschaften des Bedarfsluftverkehrs für den innerdeutschen Luftverkehr angemessene Haftungshöchstgrenzen anerkannt und auf die Führung des Entlastungsbeweises gemäß § 45 LuftVG weitgehend verzichtet haben, beabsichtigt die Bundesregierung zur Zeit nicht, dem Bundestag eine Änderung der haftungsrechtlichen Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes vorzuschlagen. Auch eine Erhöhung der Fluggast-Unfallversicherung erscheint zur Zeit nicht geboten, da der Fluggast bei innerstaatlichen Beförderungen — nach Abschluß der Verhandlungen mit den Gesellschaften, die der Genehmigung durch die Behörden der Länder unterliegen, auch bei Beförderungen mit diesen Gesellschaften — praktisch in jedem Fall damit rechnen kann, einen Ersatz seines Schadens bis zur Höhe von 232 000 DM zu erhalten. Nachdem der Fluggast und dessen Angehörige auf Grund der am 3. Januar 1967 wirksam werdenden Interimslösung bei Unfällen angemessen geschützt sind, kann zunächst das Ergebnis der Verhandlungen im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation abgewartet werden. Bereits im Januar 1967 findet in Montreal die Sitzung einer Expertengruppe statt, die Vorschläge zur Revision des Warschauer Abkommens ausarbeiten soll. An der Sitzung wird ein deutscher Vertreter teilnehmen.

Georg Leber